Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 265

Regels met betrekking tot de veiligheid en het in handel brengen van pleziervaartuigen (Wet pleziervaartuigen 2016)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 3 december 2015

Ik heb met belangstelling kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Bij de beantwoording is de volgorde van de gestelde vragen aangehouden. Na elke vraag is het antwoord direct opgenomen.

I. Algemeen

Vooraf wordt in het algemeen ten aanzien van het wetsvoorstel opgemerkt dat het wetsvoorstel de één op één implementatie van de nieuwe Europese richtlijn betreft die geen beleidsruimte voor de lidstaten overlaat. Een deel van de door u gestelde vragen heeft betrekking op onderwerpen die in het kader van het opstellen van deze richtlijn zijn onderzocht en waaruit door de Europese Commisie en het Europees parlement conclusies zijn getrokken met betrekking tot de inhoud. Daarmee is ook in parlementaire controle op de totstandkoming van deze richtlijn voorzien.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie lezen dat er bij de aansluiting van richtlijn 2013/53/EU[1] op besluit 768/2008/EG[2] geen sprake is van nieuw beleid. Betekent dit dat het beleid uit besluit 768/2008/EG al geldt voor plezier-vaartuigen en waterscooters? Zo ja, hoe zijn de ervaringen hiermee?

De huidige Wet pleziervaartuigen valt niet onder besluit 768/2008/EG. In die wet wordt verwezen naar de nieuwe aanpak zoals die in de resolutie van de Raad van 7 mei 1985 is beschreven. Verder wordt in die richtlijn ook verwezen naar besluit 93/465/EEG betreffende de modules voor de

[1] Richtlijn 2013/53/EU van het Europees parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG van het Europees parlement en de Raad (PbEU 2013, L 354)

[2] Besluit 768/2008/EG van het Europees parlement en de Raad van 9 juli 2008, betreffende een gemeenschappelijk kader voor het verhandelen van producten en tot intrekking van Besluit 93/465/EEG van de Raad

kst-34265-6
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingprocedures en de voorschriften voor het aanbrengen en het gebruik van CE-markering van overeenstemming. Besluit 768/2008/EG borduurt hierop voort. In die zin is er voor een groot deel sprake van een voortzetting van beleid. Het besluit heeft geen onmiddellijke rechtsgevolgen voor marktdeelnemers of lidstaten, maar geeft een kader voor toekomstige productwetgeving in de EU om het regelgevingskader optimale samenhang te geven.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de grenswaarden voor scheepsmotoren voor stikstofoxiden, koolwaterstoffen en fijnstof zijn geënt op normen van het United States Environmental Protection Agency. Mogen deze leden veronderstellen dat er wereldwijd met deze normen wordt gewerkt? Zo nee, zijn deze normen strenger of minder streng dan elders in de wereld? En als ze strenger zijn, heeft dit dan geen negatief effect op de concurrentiekracht van de Europese pleziervaartuigensector?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat er in de nieuwe richtlijn strengere grenswaarden voor scheepsmotoren voor stikstofoxiden, koolwaterstoffen en fijnstof worden gesteld, en dat de grenswaarden voor CO iets versoepeld worden. Deze versoepeling zou nodig zijn om de sterke daling van de overige luchtverontreinigende stoffen mogelijk te maken en de industrie niet te belasten met buitenproportionele nalevingskosten. Deze leden ontvangen hier graag een nadere toelichting op; in hoeverre is er een samenhang tussen de uitstoot van stikstofoxiden, koolwaterstoffen en fijnstof enerzijds en die van CO anderzijds?

De grootste meerderheid van fabrikanten van pleziervaartuigen is zowel actief op de Europese als op de Amerikaanse markt. Tweederde van de wereldwijde verkopen van scheepsmotoren voor de pleziervaart wordt ook op deze markten geproduceerd. Op dit moment zijn de Amerikaanse normen strenger dan de Europese normen. Sommige lidstaten proberen emissies te reduceren door maximale snelheden in te voeren of door pleziervaartuigen te verbieden in bepaalde gebieden. Ter bescherming van het milieu, het zekerstellen van een wereldwijde markt voor fabrikanten van pleziervaartuigen en om te voorkomen dat lidstaten eigen maatregelen treffen die tot een fragmentatie van de interne EU markt leiden achtte de Europese Commissie het noodzakelijk om de emissie-eisen voor scheepsmotoren aan te scherpen.

Doelstelling en inhoud van het wetsvoorstel

Reikwijdte

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de reikwijdte van het wetsvoorstel is verduidelijkt. Zo worden amfibische voertuigen expliciet uitgesloten van het wetsvoorstel en wordt helder gemaakt welke kano's en kajaks wel en niet onder het wetsvoorstel vallen. Vielen de amfibische voertuigen wel onder de vorige wet? Waarom wordt daar nu van afgezien? Voorts vragen deze leden of de regering bij benadering kan aangeven hoeveel voertuigen nu wel (of niet) onder het wetsvoorstel vallen die voorheen niet (of wel) onder de wet vielen.

De amfibische voertuigen zijn in de huidige wet (en Richtlijn) niet expliciet uitgesloten waardoor er veel discussie was over de vraag of ze binnen of buiten de scope van de Richtlijn vielen. Deze discussie speelde in alle lidstaten. Bij twijfel werden voorbeelden van amfibische vaartuigen besproken op Europees niveau zodat de EU landen toch een uniform besluit hierover konden nemen. In de nieuwe Richtlijn is een definitie van een amfibisch voertuig opgenomen en worden deze voertuigen expliciet uitgesloten van de scope.

Ik heb geen inzicht welke aantallen amfibische voertuigen met de komst van de nieuwe wetgeving buiten de scope vallen en voorheen binnen de scope vielen.

Normadressaten

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is aangewezen als markttoezichthouder voor dit wetsvoorstel. Was de ILT de enige organisatie die hiervoor in aanmerking kwam? Zo nee, waarom is niet voor de andere organisatie gekozen?

De definitie van markttoezicht in de richtlijn begint als volgt: «activiteiten en maatregelen van overheidsinstanties....». Hieruit valt af te leiden dat het markttoezicht niet kan worden opgedragen aan een particuliere organisatie. De ILT is daarmee, als inspectiedienst van het Ministerie van I&M, de enige organisatie die hiervoor in aanmerking komt. Daar komt bij dat de ILT ook bij het toezicht op de huidige wet pleziervaartuigen is betrokken en dus met de materie bekend is.

Verplichtingen

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de verplichtingen voor gemachtigden, importeurs en distributeurs nieuw zijn en in hoofdzaak een medeverantwoordelijkheid betreffen voor de uitvoering van verplichtingen die op fabrikanten rusten. Deze leden vragen waarom hier voor gekozen is, en voor welk probleem deze nieuwe verplichtingen een oplossing vormen.

Er is geen eigen keuze door lidstaat mogelijk. Het is een directe consequentie van de Europese New Approach. Door het opnemen van verplichtingen voor gemachtigden, importeurs en distributeurs wordt de hele keten inzichtelijk en is duidelijk voor iedere speler in die keten wat zijn verantwoordelijkheid is. Ook wordt het hierdoor voor de markttoezichthouder mogelijk om te handhaven op productstromen afkomstig uit landen buiten de EU.

Bestuurlijk-juridisch

De leden van de VVD-fractie lezen dat de nieuwe richtlijn effect heeft op de inhoudelijke werkzaamheden van bedrijven. Zo moeten fabrikanten en importeurs rekening houden met aangescherpte bouwtechnische eisen aan pleziervaartuigen. Dit betekent volgens de memorie van toelichting echter niet per se dat de lasten voor het voldoen aan de verplichtingen veranderen, daar deze werkzaamheden niet noodzakelijkerwijs meer tijd of kosten veroorzaken. Waarop wordt dit laatste gebaseerd?

Dit laatste is gebaseerd op het onderzoek naar de regeldrukeffecten zoals dat is uitgevoerd door SIRA. In het kader daarvan zijn interviews met stakeholders uit de bedrijfstak gehouden, waaronder 11 bedrijven. Hieruit komt naar voren dat de nieuwe richtlijn wel enig effect heeft op de inhoudelijke werkzaamheden van bedrijven. Fabrikanten en importeurs moeten in hun werkzaamheden rekening houden met de (ter verbetering van het milieu en vergroting van de veiligheid) aangescherpte bouwtechnische eisen aan pleziervaartuigen. De inhoudelijke wijziging van de voorschriften betekent echter niet per se dat de lasten voor het voldoen aan de verplichtingen veranderen. Ten eerste omdat de huidige pleziervaartuigen over het algemeen reeds voldoen aan de nieuwe, scherpere eisen en ten tweede omdat een inhoudelijke wijziging wel veranderde werkzaamheden teweeg kan brengen, maar die werkzaamheden niet noodzakelijkerwijs meer tijd of kosten veroorzaken.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten of deze wijziging nog gevolgen heeft voor de ILT. Zo ja, welke gevolgen betreft het hier in termen van capaciteit en financiën?

Ja, de extra capaciteit die de uitvoering en handhaving van deze wet van de ILT bedraagt structureel 0,2 fte. op jaarbasis. De verwachting is dat de nieuwe Wet pleziervaartuigen, geen verdere financiële of formatieve consequenties heeft voor de ILT.

Regeldrukeffecten

De leden van de PvdA-fractie lezen dat keuringsinstanties die zijn aangewezen onder richtlijn 94/25/EG[3] opnieuw een verzoek moeten indienen om ook onder richtlijn 2013/53/EU aangewezen te worden. Deze leden vragen de regering waarom dit nodig is. Kunnen deze keuringsinstanties niet automatisch ook worden aangewezen onder de nieuwe richtlijn?

Nee, deze eis volgt uit de Europese richtlijn. Hierop is geen uitzondering mogelijk.

Bedrijven

De leden van de PvdA-fractie lezen dat bedrijven veelal gebruikmaken van een administratiesysteem waarin is vastgelegd van wie zij een product hebben ontvangen en aan wie zij een product hebben geleverd. Heeft de regering bij benadering inzicht in de hoeveelheid bedrijven waar dit voor geldt?

Om hoeveel bedrijven het hier gaat is niet te zeggen. De opmerking is gemaakt in het kader van het door onderzoeksbureau SIRA uitgevoerde onderzoek naar de effecten van de richtlijn op de regeldruk voor bedrijven en burgers en heeft met name betrekking op de traceerbaarheidsverplichting van artikel 13. In het algemeen kan aangenomen worden dat het merendeel van de bedrijven in Nederland over een adequate boekhouding beschikt waaruit de genoemde gegevens kunnen worden gehaald. Dit is ook in het kader van het onderzoek door verschillende bedrijven naar voren gebracht.

Burgers

De leden van de VVD-fractie constateren dat dit wetsvoorstel ook gaat gelden voor particuliere importeurs. Betekent dit dat iemand die via een Amerikaans online platform zoals Amazon een waterscooter koopt, ook aan deze eisen moet voldoen? Zo ja, hoe worden particuliere importeurs over deze eisen geïnformeerd?

Een particulier importeur die in een land buiten Europa een waterscooter aanschaft waarvoor de fabrikant of de gemachtigde niet de verantwoordelijkheid op zich heeft genomen voor de beoordeling van de conformiteit van die waterscooter met de richtlijn, zal aan de verplichtingen uit de richtlijn moeten voldoen.

De leden van de PvdA-fractie lezen over de gevolgen voor burgers van de richtlijn. Zij vragen de regering of het waar is dat burgers die een product importeren dat valt onder dit wetsvoorstel, zelf een handleiding van het

---

[3] Richtlijn 94/25/EG van het Europees parlement en de Raad van 16 juni 1994 inzake de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten met betrekking tot pleziervaartuigen

product moeten vertalen ten behoeve van zichzelf. Geldt dit ook als het product alleen voor eigen gebruik is? In hoeverre wijkt dit af van de bestaande praktijk?

Ook een particulier importeur zal aan de eisen van de richtlijn moeten voldoen. Dit is niet anders dan onder de huidige richtlijn 94/25/EG. Ook daarin zijn voorschriften opgenomen indien de fabrikant of de gemachtigde niet de verantwoordelijkheid op zich heeft genomen voor de beoordeling van de conformiteit van een product. Dat geldt ook voor de verplichting dat het product moet zijn voorzien van een handleiding.
In artikel 12 van richtlijn 2013/53/EU zijn de verplichtingen voor de particuliere importeur opgenomen. Dat houdt in dat hij:
– de benodigde documentatie moet opstellen en de in Bijlage V opgenomen conformiteitsbeoordelingsprocedure uit moet laten voeren;
– deze gedurende 10 jaar moet bewaren;
– er voor moet zorgen dat het product vergezeld gaat van een handleiding met instructies en veiligheidsinformatie;
– informatie aan de overheid moet verstrekken op verzoek van die overheid;

Het betekent daarmee ook dat indien een handleiding ontbreekt hij deze zal moeten (laten) opstellen en indien deze in een taal is opgesteld die niet makkelijk is te begrijpen voor de consument of eindgebruiker, deze moet laten vertalen.
Het van kracht worden van de wet zal, in overleg met de branche, middels voorlichting bekend worden gemaakt. Dat een burger zelf een handleiding moet vertalen zal een uitzondering zijn. Deze verplichting geldt alleen als de fabrikant (buiten de EU) zijn verantwoordelijkheid niet neemt. De fabrikant heeft als eerste de verplichting om te zorgen dat het vaartuig voldoet en vergezeld gaat van de juiste documenten voordat hij het vaartuig op de Europese markt in de handel brengt.

In de definitie staat verder aangegeven dat een burger pas als particuliere importeur wordt beschouwd als hij het vaartuig voor eigen gebruik koopt. Particuliere handelaren vallen dus niet onder deze definitie. Deze vallen onder de definitie van importeur. In de huidige wetgeving bestaat de term particuliere importeur niet. Uiteraard is het altijd mogelijk dat de particuliere importeur alsnog het vaartuig doorverkoopt. Dan is het belangrijk dat het vaartuig aan alle EU eisen voldoet.

Toezicht en handhaving

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de regeling van de wijze waarop het markttoezicht en de controle op producten die de markt van de Europese Unie binnenkomen nieuw in het wetsvoorstel is opgenomen. Leidt dit tot praktische veranderingen? Ofwel: verandert de organisatie van het toezicht met het wetsvoorstel ten opzichte van de bestaande praktijk?

Er is een sterke verbetering van het instrumentarium om te interveniëren en er komen nieuwe ondertoezichtstaanden bij. Dit leidt tot praktische veranderingen met minimale afwijking van de capaciteitsinzet.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de ILT gaat werken met bestuurlijke boetes bij de handhaving van het wetsvoorstel. In hoeverre kan de ILT-capaciteit die nodig is voor het in dit wetsvoorstel geregelde toezicht betaald worden uit de inkomsten van deze boetes?

De ILT capaciteit die nodig is voor het in dit wetsvoorstel geregelde toezicht kan niet worden betaald uit de inkomsten van deze boetes. Boetes zijn uitsluitend bedoeld als sanctie voor het overtreden van regels. De inkomsten uit boetes zijn niet voor de ILT. Daarmee wordt voorkomen dat de ILT een prikkel krijgt om meer boetes uit te delen.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen of de richtlijn ook gevolgen heeft voor de huidige eigenaren van pleziervaartuigen.
Nee, in artikel 23, tweede lid, is bepaald dat de daar opgesomde artikelen van de huidige Wet pleziervaartuigen van toepassing blijven op producten die op de markt zijn aangeboden of in bedrijf gesteld voor de inwerkingtreding van de Wet pleziervaartuigen 2016.

II. Artikelsgewijs

Artikel 6

De leden van de VVD-fractie lezen dat verplichtingen voor marktdeelnemers door middel van een «dynamische verwijzing» naar hoofdstuk II van de richtlijn 2013/53/EU in dit wetsvoorstel worden vastgesteld. Reden daarvoor is dat er nog wijzigingen in dit hoofdstuk zullen plaatsvinden. Een dynamische verwijzing dient daarmee een praktisch belang. Hoe vindt een dergelijke wijziging plaats? En klopt de constatering van deze leden dat de Kamer in dit geval geen mogelijkheid heeft om zich over deze wijzigingen uit te spreken? Zo ja, is naast het praktische belang het belang van inspraak door de volksvertegenwoordiging meegenomen? Zo nee, hoe vindt inspraak van de Kamer dan plaats?

De methodiek van de dynamische verwijzing, zoals opgenomen in artikel 6 van het wetsvoorstel, houdt in dat eventuele wijzigingen in de richtlijn (met inbegrip van de bijlagen daarbij), voor zover daarnaar in het onderhavige wetsvoorstel wordt verwezen, niet steeds nopen tot aanpassing van de Nederlandse wetgeving, omdat zij daarin rechtstreeks doorwerken. De implementatie van dergelijke wijzigingen vereist in die gevallen geen nadere regelgeving; het parlement wordt hierbij derhalve niet betrokken. Deze techniek wordt gekozen om te kunnen garanderen dat Nederland zijn Europeesrechtelijke verplichtingen ten aanzien van tijdige implementatie van richtlijnen kan nakomen. Dit is in overeenstemming met nr. 336 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Een voorhangprocedure wordt hierbij niet gevolgd, aangezien deze slechts bedoeld is voor algemene maatregelen van bestuur en in zeer uitzonderlijke gevallen voor ministeriële regelingen. Een dynamische verwijzing kan echter nimmer volledig voorkomen dat na wijziging van de desbetreffende richtlijn een aanpassing van de Nederlandse wetgeving noodzakelijk is. Wetswijziging volgens de normale procedure is bijvoorbeeld nodig indien de artikelnummers veranderen van bepalingen uit de richtlijn waarnaar is verwezen. Ook kan het soms nodig zijn dat de nationale regelgeving voorziet in overgangsrecht na een wijziging van de desbetreffende bindende EU-rechtshandeling of dat aanvullende bepalingen moeten worden opgenomen. Indien geïmplementeerd is door middel van dynamische verwijzing moet uit het oogpunt van kenbaarheid van de doorwerking van wijzigingen in de betreffende bindende EU-rechtshandeling melding worden gedaan in de Staatscourant

Artikel 7 en 8

De leden van de VVD-fractie constateren dat de ILT de aanmeldende autoriteit bij de Europese Commissie wordt. De Raad voor Accreditatie (RvA) wordt de instantie die keuringsinstanties beoordeelt en accrediteert. Waarom is er niet voor gekozen om de RvA verantwoordelijk te maken voor het hele traject rondom keuringsinstanties en om de RvA dus ook de taak van aanmeldende autoriteit bij de Europese Commissie te geven? Wat zouden hier de voor- dan wel nadelen van zijn?

Voor de aanwijzing en aanmelding van keuringsinstanties zal gebruik worden gemaakt van accreditatie. Hiervoor is gekozen om een samenhangend kwaliteitsniveau van de conformiteitsbeoordeling te waarborgen en de bekwaamheid van de keuringsinstanties te controleren. Dit is in lijn met het kabinetsstandpunt voor gebruik van accreditatie en certificatie in het kader van overheidsbeleid (Tweede Kamer, 2003–2004, 29 304, nr. 1). Accreditatie zal plaatsvinden op basis van de van toepassing zijnde geharmoniseerde accreditatienorm(en).
Op grond van de richtlijn moeten deze taken ook worden gescheiden. In artikel 27 van de richtlijn staat dat enkel de beoordeling en het toezicht uitgevoerd mogen worden door de RvA. De aanmelding staat daar niet bij vermeld. In artikel 28, lid 3 is bepaald dat de aanmeldende autoriteit niet dezelfde mag zijn als de autoriteit die de beoordeling doet.
Er zijn echter ook situaties denkbaar waarin accreditatie niet automatisch zal leiden tot aanwijzing of aanmelding, of tot de instandhouding van een aanwijzing of aanmelding. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen als er gerichte aanwijzingen zijn dat de integriteit of deskundigheid van de instantie in het geding is of wanneer er andere bezwaren bestaan die niet zijn gedekt door de normen van accreditatie. De aanmeldende autoriteit (in dit geval de Minister) moet over de bevoegdheid en deskundigheid beschikken om eigenstandig onderzoek uit te voeren en moet oordelend vermogen hebben om op basis van dat onderzoek passende maatregelen te treffen, waaronder weigering tot aanwijzing, aanwijzen onder voorwaarden, schorsing of (tijdelijke) intrekking van een aanwijzing en afmelding in het Europese Nando-systeem, waarin de keuringsinstanties worden geregistreerd.

De leden van de VVD-fractie lezen dat een aangemelde keuringsinstantie een instantie is die de status van bestuursorgaan heeft en besluiten neemt in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Welke positie/status heeft deze aangemelde keuringsinstantie als gevolg hiervan vis-à-vis de rijksoverheid? Welke verplichtingen/rechten brengt dit met zich mee voor de rijksoverheid?

Door de status van bestuursorgaan worden een aantal wettelijke verplichtingen, zoals bepalingen uit de Wet Nationale ombudsman, de Archiefwet, de WOB en de Awb, voor de instelling van toepassing. Nakoming van deze wettelijke verplichtingen valt niet volledig onder de reikwijdte van de toepasselijke geharmoniseerde accreditatie normen. Als een instelling eenmaal is aangewezen, dient zij te voldoen aan deze verplichtingen. In de aanwijzingsbeschikking dient hier wel expliciet aandacht aan worden besteed, zodat kenbaar is voor de keuringsinstantie en andere partijen dat de keuringsinstantie voor die bepaalde taak bestuursorgaan is. De aanwijzing maakt het mogelijk om, indien nodig, bestuursrechtelijk in te grijpen. De Minister is tenslotte verantwoordelijk voor het systeem en het goed blijven functioneren van de keuringsinstantie. De aanwijzingsbevoegdheid geeft de Minister een effectief en efficiënt instrument om een niet functionerende instelling, in die gevallen waar accreditatie niet het corrigerende effect heeft, aan te pakken.

Artikel 10

De leden van de VVD-fractie constateren dat de regering het, net als zijzelf, vanzelfsprekend acht dat een keuringsinstantie de keuringen en daarmee samenhangende procedures met zo weinig mogelijk lasten voor een bedrijf uitvoert. Als een bedrijf onverhoopt toch te maken zou hebben met buitensporige lasten, waar zou dat bedrijf dan zijn beklag kunnen doen?

Het bedrijf kan zijn beklag doen bij de keuringsinstantie zelf, de Raad voor de Accreditatie en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Artikel 13

De leden van de VVD-fractie lezen dat de ILT de toezichthoudende instantie is. Het tweede lid van dit artikel geeft de Minister de bevoegdheid om ook ambtenaren van andere inspectiediensten aan te wijzen als toezichthouder in het kader van dit wetsvoorstel. Kan dit ertoe leiden dat een bedrijf meerdere inspectiediensten over de vloer krijgt? Zo ja, hoe komt dit overeen met de stelling dat de lasten worden teruggedrongen? Zo nee, wat moeten de leden van de VVD-fractie zich hier dan bij voorstellen? Hoe ziet dit er in de praktijk uit? Kan de regering een voorbeeld geven van een situatie waarin het voor zou komen dat meerdere inspectiediensten worden aangewezen?

De Minister heeft de bevoegdheid om ook ambtenaren van andere inspectiediensten aan te kunnen aanwijzen als toezichthouder in het kader van dit wetsvoorstel. Een aanwijzing kan bijvoorbeeld passend zijn indien dat binnen de door een dienst op grond van andere wet- en regelgeving opgedragen toezichthoudende taken past. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de Douane, die bij de inklaring van producten er tevens op zou kunnen toezien of deze van de toepasselijke markering zijn voorzien, of de FIOD voor het toezicht op het in de handel brengen van producten op werven, verkoopplaatsen en tentoonstellingen. Een bijkomend voordeel kan zijn dat het bezoek van meerdere inspectiediensten aan een bedrijf en de daarmee gepaard gaande lasten worden teruggedrongen. De ILT maakt ook afspraken met andere inspectiediensten voor bijvoorbeeld gezamenlijke inspecties om de lasten voor bedrijven te verminderen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus